

市公交集团召开首届第一次股东会、董事会、监事会



本报讯 3 月 28 日上午,市公交集团召开首届第一次股东会、董事会、监事会。

会议传达了市政府《关于市区公交

整合重组有关问题协调会议纪要》([2014] 14 号),明确了集团公司注册资本 2 亿元人民币,出资人和出资比例:台州市交通开发有限公司占 20%,台州市第一公共交通公司占 20%,台州市黄岩区国有资产经营有限公司占 20%,台州市路桥汽车运输总公司占 20%,台州市开发投资集团有限公司占 15%,台州循环经济发展有限公司占 5%。股东会审议通过了《台州市公共交通集团有限公司章程》,选举产生了董事会、监事会。董事会选举俞宏为董事长,聘任陈友清为总经理。监事会选举许乐为监事会主席。

本报讯(记者 吴炎洲)“市民搭乘公共汽车方便不方便?群众对公共交通建设满意不满意?”3 月 24 日,部分市政协委员乘坐公交体验台州公交一体化后的变化,并现场与市公交集团领导班子成员及相关部门中层以上干部面对面协商提案办理工作。

当天下午,政协委员们乘坐 915 路公交车,实际了解 915 路沿线具体情况,并详细询问城区道路交通状况以及城市公共交通场站的规划、建设和运营情况。

在随后召开的座谈会上,政协委员们观看了公交集团倡导市民“绿色出行”的宣传片,并听取了集团公司董事长俞宏关于推进市区公交一体化的总体情况介绍和前期工作汇报。政协委员们认为,公共交通直接关系到民本民生,是城市文明的窗口。公交一体化,为交通治堵起了积极的推动作用,既能提高城市文明程度,又能方便群众出行。但目前的运营中仍存在部分时段、地段“出行难”,公交服务质量有待优化等问题。

市政协委员徐杏非指出,台州公交落后,是由于原先三区公交发展不统一,阻碍了市区公交发展,目前体制问题得以解决,“公交优先”势在必行。治堵以来,城市道路不断拓宽、停车位不断增加,椒江私家车数量以每年 8000 辆的速度增长,长此以往,路面资源必然负担不了车辆的过度增长。她表示,目前公交出行还缺乏民众基础,只有“公交优秀”,才能“公交优先”。促使公交优秀,就应该注重更多细节,如建立公交信息化网络查询平台,方便群众出行计划;提高班车的准点率,集约利用城市道路资源;提高司乘人员工资待遇,让他们安心工作、安全上路。

“我经常在路上看到一辆辆公交车来来往往,就是不知道应该坐哪辆……”市政协委员林晓东表示,公交线路不明确、站台设置不规范,造成大量公共资源的浪费。他呼吁,城市道路拥堵,应该公交优先发展,市政府相关领导应该带头乘坐公交,接地气、查民情。同时,公交集团应该大力发展智能公交、手机公交软件,不断满足城市居民的出行需求。

此外,公交专用道未形成网络,覆盖率较低,并且经常被其它车辆占用,缺乏相应处罚措施,公交车达不到应有的运营效率。“今年涉及公交的有 4 个提案,大多涵盖公交分担率、覆盖面、路网规划、场站建设及智能化平台等,目前公交集团对内部问题都有了解决措施。”市政协委员王福伟补充说,针对公交专用道不“专”、公交站台被“四小车”霸占等问题,还需加大宣传、制定相关的规章制度,从管理上下工夫,让其趋于有序、合理、规范。

市政协副秘书长、提案委主任王玲斐在座谈会上指出,公交集团在树立台州公交品牌、提升服务质量、科学规划线路和企业文化建设等方面都做了大量工作,对未来的发展规划都有很明确的目标,目前公交服务质量明显增强,发展投入明显加大,群众满意度明显提升……成绩有目共睹。委员们对台州公交一体化发展也都充满了信心。王玲斐表示,公交优先发展,细节决定成败。希望公交集团能通过此次座谈,把委员的建议变成具体思路、措施,落实到实处,进一步提高百姓出行分担率,准确把握市区公交发展方向,注重公益性、高效性、安全性,实现经济效益和社会效益双赢的局面,逐步做大做强,真正确保市民出行安全、方便、舒适。

市政协委员到公交集团上门协商提案办理

公交优先发展 细节决定成败

市公交集团召开员工沟通会

面对面倾听一线员工心声 现场解决实际困难和问题

本报讯(记者 吴炎洲)“我是 915 路公交车司机,在日常工作中,我发现上下班时间客流量相对比较密集,但是中午这段时间乘客还是比较少的,能否建议公司根据客流量对车辆班次进行下调整?”“我是 902 路公交车司机,902 路公交车的线路在上午 5:30—8:30 这个时间段载客量比较大,加上路面情况比较复杂,能否建议公司在这个时间段增设机动车辆,减轻 902 路司乘人员的工作量。”“我们的请销假制度是怎么样的?有无住房公积金?工伤赔付具体又是怎么操作的……”4 月 9 日晚,台州客运西站五楼会议室里灯火璀璨,一场别开生面的公交集团员工沟通会正在这里热闹地进行着。市公交集团董事长俞宏主持并讲话,总经理陈友清出席会议。其他领导班子成员、分公司负责人、管理人员以及 902 路、915 路司乘

人员共 100 多人参加会议。

会上,司乘人员结合各自工作实际,围绕车辆运营情况、公司管理制度、员工福利待遇等员工关心的热点、难点问题,畅所欲言、各抒己见。在听取了司乘人员提出的问题后,俞宏表示,目前新公司刚刚成立,公司的各项管理制度还在逐步完善过程中。公司将把这次会上大家所提问题进行认真总结,分类汇总,一一制定解决措施。针对某些管理环节中出现的弊端,各管理部门要自查原因、严肃整改,狠抓薄弱环节。对于一些线路调整的问题,既要符合乘客的愿望,也要听取司乘人员的意见,努力做到合理、安全、高效。俞宏指出,公交服务是展示城市形象的窗口,更是一个城市文明程度的体现。鉴于行业服务的特殊性,公交集团员工更应具备良好的职业操守,树立好

形象,做好表率。希望通过此次员工沟通会真正建立下情上传、上情下达的“双向反馈”渠道,实现了科学管理与民主决策,进一步拓展员工自主参与企业管理的重要渠道和载体。

据悉,市公交集团将党的群众路线教育实践活动与企业民主管理紧密结合,不断探索更加符合新形势的新方法,进一步畅通沟通渠道,推进民主决策、民主管理、民主监督,积极处理员工关心、涉及员工切身利益的热点、难点问题,凝聚员工智慧和力量,深化民主管理,确保企业决策的阳光、透明,保证企业内部的沟通、理解和互相支持,促进员工队伍的稳定。



“车上网”联动 共促“绿色出行” 台州公交集团网站今日开通

本报讯(记者 吴炎洲)打开电脑,轻点鼠标,台州市区公交线路一网打尽。4 月 16 日,继《台州公交报》的推出后,台州公交集团的官方网站(www.tzgjjt.com)也开通啦!需要乘坐公交车出行的市民和到台州旅游、走亲访友的游客,只要登录 www.tzgjjt.com 网址,就可以浏览台州市公共交通集团有限公司网站,点击“公交查询”就能进行线路查询和站点查询。

2014 年是台州公交集团的开局之

年,集团公司为方便乘客的出行需求,加速台州公交一体化发展,依据市民网上查询的习惯,利用网络平台为载体,开始着手集团公司官方网站的架构。同时,还将发挥官方网站及时、便捷、互动的独家优势,第一时间将线路运营信息、市民关注度高的线路问题、乘坐公交过程中建议意见,利用网络平台全方位、多角度、立体化传递、反馈给市民,让市民时刻掌握身边最新动态。

市公交集团网站不仅全面展示了

集团公司内部信息动态、企业文化、文明创建、员工风采、公交党建等内容,更重要的是,市民只需在查询系统中用鼠标左键选择线路查询或站点查询,再在“查询内容”空白框内键入线路或站点进行搜索,页面就会显示各条公交出行路线方案供乘客选择。该查询系统操作快捷、高效,在人工咨询服务的基础上实现了服务质量的跃升,体现了台州公交集团“以人为本 服务大众”的经营理念。

提升公交服务质量 树立台州公交形象

——文明示范线路竞赛活动初显成效

本报讯(记者 王多思)自从巴士一号线开通后,家住鑫泰广场附近的蔡阿姨就成了这条线路的忠实乘客了,早上出去买个菜,找朋友聊个天,都乘坐巴士一号线,方便极了。而从礼让斑马线和文明示范线路开展以来,乘客有何感受,到底效果如何?蔡阿姨说公交车干净整洁,驾驶员开车也挺平稳的,还常常会提醒乘客给老人让座,通过路口和人行道时,公交车一般都会慢慢的开,还是很文明的。但是也常常听到乘客抱怨车开的太慢了。特别是早晚高峰的时候,大家都特别的焦急。

据了解,文明示范线路竞赛活动是台州公交集团 2014 年提升服务质量的主要抓手,公司制定了《文明示范线路车辆评分标准(试行)》,每季度分别在 901、902 有人售票线路和 903、904、905、912、915、巴士 1 号线无人售票线路中评出一条“文明示范线路”,并授予流动红旗。活动自 2014 年 2 月 1 日开展以来,在集团公司领导的重视下,经过运输部、稽查部、安全部、机务部等有关部

门的考核,在 2 月份的考核中,有人售票线路 901(黄椒路方向)以得分 77.19 和无人售票线路巴士一号线以得分 79.14 位居第一。

2 月份是文明示范线路竞赛活动开展的第一个月,各部门根据集团下发的《文明示范线路车辆评分标准(试行)》,对所有运行车辆进行了逐项考核,其中稽查部门对每辆车都进行了 3 到 4 次的系统检查,运输、稽查、机务、安全部门对车辆引擎、轮毂等进行了联合突击检查。

从稽查部获悉,公交车的站点不规范停靠现象有所好转,车辆运行中出现的超速现象也有所减少,司乘人员的服务意识有所提升,车辆卫生状况有所改观。但还是存在一些问题,部分车辆在城区以外的环线道路上车辆超速现象时有发生,特别在沙王、黄罐集团、横山头等路段较为严重,有 25 辆车时速超过 80km/h,最高达到 89km/h,存在安全隐患;逢站必停要求未能严格执行,“公交车就应站站停”这是乘客对公交车的基本要求,集团领导也曾多次强调运行车辆必须遵

站必停,但部分驾驶员没有严格执行;礼让斑马线执行不够到位,礼让斑马线是集团公司推出的第一项重大举措,部分驾驶员未能自觉遵守,致使该活动效果不够明显;高峰期间车辆运行准点率不高等等。

下阶段,将要求各分公司进一步提高对文明示范线路竞赛活动的认识,做到思想上高度重视,行动上认真落实,细化和分解考核项目。加强站点规范停靠要求,完善车辆运营时速管理,强化司乘人员服务意识,确保车辆卫生整洁。车辆出站时对司乘人员多些叮嘱,如“天气不好,注意安全”、“开慢点”、“马上就要高峰了”等提醒,使车辆运行安全、准点。

开展文明示范线路竞赛活动,旨在提高公交服务质量,树立台州公交良好形象。司乘人员直接服务于乘客,他们的细微变化都会带给市民对公交印象的改变,因此要加强对一线员工的宣传教育,营造良好的活动氛围。从一个“礼让”、一个“微笑”中带给乘客一份愉悦,带给市民一个全新的公交服务。

公交司机缺员已成行业问题

本报记者 王多思

近几年,用工荒现象已经蔓延到各行各业,作为劳动密集型的城市公交行业,也难以幸免。

据了解,由于城市公交系公益性行业,大部分地方的城市公交公司均亏损经营,公交驾驶员不仅劳动强度大,收入低,而且每天运行在情况较为复杂的城市道路上,责任重大。这让城市公交在招聘驾驶员时,丧失市场竞争优势。

目前,整个台州市公交行业中,大多数企业均面临着招不到公交车驾驶员的困惑,有的甚至紧缺到难以保证正常的人车配比比例。

“现在有大车驾照的人越来越少,如果待遇相同的话,大家宁愿去干客运线路,哪怕薪酬少点干厂企班车或者单位司机也比公交车司机来得轻松。公交是服务行业,受委屈在所难免,有的乘客因为一点点小事就迁怒于司机,几乎每天都能遇到那么一两个”一位干过公交司机的市民告诉记者,因为工作太累,他去年辞去了公交司机的工作,目前在一家外企开班车。

公交集团多措并举吸引人才 呼吁更多司机加入公交队伍

据记者了解,台州各大驾校很少有人报名 A 类驾照的考试,这在一定程度上会影响公交司机的补充。一位公交司机告诉记者,他是 15 年前拿到的 A1 驾驶证,那时候从学车到考试一共花了千把块钱,“现在没有 1 万元根本考不出来,很多人不愿意花费大量精力考证。”“如果从现在开始培养一个合格的大车驾驶员,从培训到拿到证起码要一两年的时间,再加上 2 年的工作经验,至少有 3 年多时间公交车司机后备人才处于空白期。”一位业内人士称。

如何吸引人才是公交集团亟待探索解决的难题

为了提高司乘人员的社会地位,让更多的市民了解公交行业,理解司乘人员。公交集团通过媒体,网站大力宣传公交行业,树立典型人物,为员工提供一个被大家认识的机会和展示自己的平台。

坦白说,留住人最实际的办法无疑是改善员工的薪酬福利待遇。公交集团加大后勤保障力度,为员工提供免费早餐,并争取把员工们的工资待遇提上去,与此同时,对一些重复系数高的公交线路进行优化,避免浪费人力。

另外,集团公司针对驾驶员短缺问题特制定定向培训 A3 驾照学员的方案,只要是台州市户籍,且有意从事公交驾驶工作,公司免费提供 A3 驾照培训。学满取证正式上岗,为公司服务满 3 年,公司凭有效发票一次性支付学杂费。

从人力资源部了解到,上周就有 7 人来应聘驾驶员岗位,日前已签订定向培训计划书。

城市微清洁活动 传递社会正能量

——公交青年志愿者打扫公交站台



本报讯(记者 王多思)公交车是市民出行的重要交通工具,公交站台是连接市民和外界的枢纽,每天都会有许多市民在这里等候公共汽车。站台上的垃圾、灰尘,污渍却成了城市里不和谐的因素,影响城市形象。

台州市公共交通集团有限公司特组织成立了由 17 名青年员工组成的公交青年志愿者队伍,将定期为城市公共交通义务劳动,改善市民的乘车环境开展,还市民一个好心情的活动。

3 月 10 日下午,公交青年志愿者来到市府大道公交站台进

行清洗活动,志愿者们携带了扫把、抹布、刷子等“专业”工具积极开展劳动。志愿者用扫把刷掉站台顶部的灰尘,蜘蛛网等附着物、用抹布擦拭站台广告牌。志愿者们积极地清洁公交候车亭,梳理乘客们有序上下车。在活动过程中志愿者配合默契、分工明确,行动迅速,取得了不错的效果。

经过一个多小时的打扫,市府大道上的公交站台在夕阳的照耀下显得恬静而明亮,也希望更多热爱公交人士加入到志愿者的行列,让更多的利民活动出现在大家的周围。

减少城市污染 倡导绿色出行

——台州公交集团开展“我爱公交踊跃乘坐”活动

本报记者 王多思

还记得小时候,天空湛蓝,绿荫密布,大家都骑着虽费力却很能锻炼身体的自行车穿梭在大街小巷;而今,灰蒙蒙的天,高耸的水泥大楼,排成长龙的私家车……让我们意识到,随着高科技的发展与人们渐渐富裕的口袋,我们与蓝天白云渐行渐远。

在这个几近人人都拥有私家车的年代,我们光是尾气消耗所造成的污染就使地球不堪重负了。道路两侧的树木蒙上了灰灰的外套,浑浊的尾气造就的二氧化碳成为重要的污染源。

如此严酷的现实逼迫我们必须作出选择:更多采用乘坐公交、骑自行车或步行等绿色交通方式,减少对小汽车的使用和依赖。惟有如此,才有可能改善日益严重的交通拥堵状况,使城市“血脉”畅通、正常运转。

台州公交集团率先在全公司范围内开展了“我爱公交踊跃乘坐”的活动,要求员工爱岗敬业,增强主人翁意识,积极倡导绿色出行,鼓励员工上下班和日常出行乘坐公交车,促进公交出行分担率的提高。

记者从台州市城乡公交一卡通有限公司了解到,据不完全统计,公交集团一月份的职工刷卡次数为 1091 次,自“我爱公交踊跃乘坐”开展之后,三月份的职工刷卡次数为 2310 次,较一月份增长了 111.7%。台州公交集团“我爱公交踊跃乘坐”活动开展以来,不仅得到了全公司员工的一致响应,同

时在乘坐过程中员工们也发现了不少问题,提出了不少意见和建议。

家住黄岩西客站附近的老方同志说,他以前是自己开车的,自从“我爱公交踊跃乘坐”这个活动开展以来,他每周都会去乘坐公交车,自己开车和乘坐公交车的时间差不多,大约都是 20 分钟,如若遭遇高峰期堵车,那就要花上 40 分钟的时间了。老方说,从他家到公司有 2 路公交,915 和 902,由于西客站是 915 的首发站,所以时间很好把握,坐公交,既省油又省心,还可以了解车辆运行情况,和司乘人员有更多沟通的机会,倾听他们的心声,把他们的诉求和公交存在的问题及时的反应给公司相关部门。从 1 月份到 3 月份,老方同志有 107 次的刷卡记录呢。

家住路桥海天大酒店附近的小阮说他现在的出行方式以乘公交为主了,但是每天都要换乘,还是挺不方便的。从家里到公司他要花上一个多小时。他也说出了众多市民的心声,希望三区公交重组整合后能够尽快重新规划,加密公交班次,减少市民的候车时间。就路桥而言,路桥短途南站是连接城乡的枢纽站,但由于前期三区公交各自为政,环线难以深入城区,导致换乘不便。

他还举了一个例子,台州中心医院是三区最大的医院,而路桥方向的市民往中心医

院只能乘坐 901、902、905。901、902 都是环线公交,不仅拥挤,而且站点很多,到达中心医院起码要 1 个半小时,而 905 是唯一一班路桥至椒江的直达线路,起始站是路桥区政府,只有路桥的少部分市民才方便乘坐,到达中心医院的时间虽短,但班次少,等候时间长,也给市民造成很大的不便。公交的便民利民,在路桥市民看来,都没有体现出来。所以小阮建议,要延伸 905 线路至路桥短途南站,加密 905 线路公交班次,才能真正的方便路桥的市民。

家住椒江商业街的小陈一直乘坐 915 路公交车上下班,一般车程在 30-40 分钟左右,她说,只要公交首发准时,她都能赶上公交车,但有时候公交发车时间有所调整,她错过了一班公交车,就要花 20 多分钟等下一班车,这样上班就迟到了。公交需要改进和完善的地方还有很多,智能化,信息化公交才能被年轻群体接纳,给出行带来便捷,也能吸引更多的年轻人乘坐公交车。

公交集团董事长俞宏说,作为一名公交人,就要热爱公交。我们乘坐公交不仅是解决日常出行的需要,更是要对这个行业有更深刻的了解。我们发现的问题,就是老百姓出行不方便,我们就是要帮老百姓解决这些问题。我们只有从自身做起,才有底气有信心去解决公交这一难题。





春季安全行车知多少

春季来临,天气逐渐变暖,古诗云“春眠不觉晓”,春季极易产生疲劳感,导致很多司机开车时精神不集中,甚至打瞌睡。同时,春季天气多变,给安全行车带来许多不利因素。因此春季驾驶员安全行车时要注意以下几点:

一、如何预防“春困”?

五大“刺激”来帮忙

(一)嗅觉刺激:要注意车内通风,保持空气新鲜。可利用香、凉的气味如花露水、清凉油等来刺激嗅觉、皮肤,促使神经减轻一时的“困”感。

(二)味觉刺激:做好饮食调节。食味宜减酸益甘,以养脾气。不要多食寒冷、油腻、粘滞的东西,更不可过多饮酒。适量增加甜食,最好每天多吃些新鲜蔬菜和水果。

(三)视觉刺激:保持生活、工作环境明亮清洁。

(四)运动刺激:加强锻炼。养成良好的锻炼习惯,清晨信步慢行,做慢跑、适度的运动对于振奋精神十分有益。

(五)听觉刺激:在疲劳时听听悦耳的音

乐往往可使人神经兴奋,精神振作。

公交车驾驶员上班时要放下一切思想包袱,保持“平常心态”,保持良好的体力、集中精力驾驶车辆。调整好作息时间,保持早睡早起的习惯。长时间行车时要适度休息,停车进站后,放松精神,缓解疲劳,保证在行车过程中清醒,杜绝疲劳驾驶。

二、雨天、雾天视线不清怎么办?

平稳加速、平稳刹车、平稳停车、平稳转弯

行车安全是驾驶员的首要准则,平稳驾驶是市区公交为广大市民提供优质服务的关键。集团公司自2月19日开始对文明示范线路考核办法和考核标准进行了修订,根据《浙江省实施<中华人民共和国道路交通安全法>办法》第四十四条“公交车最高时速为六十公里”的规定,对公司所有公交车实行60公里/小时限速。就公司三月份与二月份的公交车事故数量对比,已下降70%。倡导减速慢行,轻踩油门,提前刹车,保持车距。

三、恶劣天气,正确交替使用车灯

在市区行车中,遇上雨、雾、冰雹等能见度较低的情况下,驾驶员视线受阻,行车中更应降低车速,控制车距,避免急刹、急转方向盘,必要时打开防雾灯。夜间下雨时,为防止打开前大灯而形成炫目的光幕,应及时改用近光灯,同时降低车速,必要时打开危险报警闪光灯。遵循右侧通行、各行其道的原则,驶入公交车优先专道。前方车辆或其它静止障碍物造成视线盲区时,驾驶员要提前减速,交替使用近远光灯小心通过,提防从视线盲区突然冲出车辆、行人,造成意外的交通事故。

针对严重的雾霾天气,必须及时开启雾灯,雾灯的灯光穿透性比车辆尾灯效果更好,开启雾灯之后,可以在较远的距离之外,明确辨识前方车辆,从而及时采取必要的制动措施。

此外,在雾霾状况下,开启远光灯是行车大忌。原因在于,雾有反射作用,远光灯的灯光通过雾反射进入车内,会使得驾驶员视线变得模糊,极易造成交通事故。雾天行车,灯光的使用尤其重要,正确使用灯光不仅能



保证本车乘客的安全,还能起到提醒其他车辆与行人的作用,是安全行车必不可少的条件。

公交驾驶员要认真贯彻“安全第一、预防为主、综合治理”的安全方针,树立安全意识、服务意识、规范意识、成本意识、环保意识,养成良好的职业道德和谨慎规范操作习惯,致力为乘客提供“安全、便捷、环保、舒适”的公交服务。

(梅媛/整理)



安全行驶之 “公交车身保养与维护”



本报讯 为保证每辆公交车在道路上安全行驶,维修人员以及驾驶员每季度都会对公交车做一次“身体检查”。并经常清洁发动机、吹空气滤芯、检查轮胎等,确保每一个零部件的正常运转。

(王多思/摄)

解读市区环线公交车票 “小身材有大奥秘”

自公交车起步发展以来,售票制度便最早产生,随着城市公交车无人售票的发展趋势,大部分线路的营运已进入无人售票制,然而目前环线公交车依然保留多票制售票,不同里程不同票价。究其售票历史已有20多年,沿用至今,车票长95mm宽32mm的小身材,容纳了不少的学问。让我们仔细观察这一张小小的车票,进入环线公交车车票的视界。

棋盘式的宫格排布

习惯于乘坐环线公交车的乘客应该对于901、902路的公交车票已然相当熟悉。以901路线车票为例,整体设计如同倒置过来的棋盘摆布,竖排三列的中间列赫然醒目的大写标注了票价,左右两列分“上行”与“下行”。“上行”与“下行”各列又另分两列,每列12个宫格,竖向顺序依次排列了“1”至“24”个阿拉伯数字。“下行”一列则是以相反顺序的逆时针排布设置,从“24”至“1”平行对立。抬头加盖椭圆形税务章,发票联号,沿虚线撕开,上联存根,下联交与乘客手中,既是乘

车的凭证,亦可用于报销。

这两组24个数字又代表着什么含义?

带着一连串的疑问小编采访了公司部门的工作人员。原来每一个数字代表公交车驶过的一个票价相同的站点,数字与票价相同站点一一对应。在901“上行”线路中,“1”就代表起始站点,对照线路的站点安排以此类推,环线的双向性是打圈式的绕行,“下行”与“上行”以相反方向驶出,椒江黄岩路桥三区打转,全程票价十一元,不同里程不同票价,因而是多票制出售。

彩色票身,不同里程对应不同票价

车票的整体印刷也根据不同的票价,以各种明丽的颜色区别开来,橙色、黑色、草绿色、天蓝色、莓紫色……对于乘务员的每天售票,熟记每个数字对应的站点以及各里程的票价成为了她们上岗前的必修课。一位已经工作了十来年的老乘务员说:“每天撕出的票都有五百多张吧,按照每个站点的里程都有不同的票价,会在票上相应的数字位置划线,划票撕票闭着眼睛操作也不会出错

的,哪儿到哪儿,说个地名我们就能立马反应出它的价格了。”由此,也明白了我们每天乘坐公交车时,售票员售票时在车票数字上的划线也就是乘客乘坐里程的体现,每一张售出的车票上都能真实地反映出乘坐的地点,计算出相应的公里数。

对于大部分乘客来说,公交车票可能是极易被忽略的一张票据,也许从未关注过它,也许从未收藏过它。然而对于忠实的公交车乘客来说,车票就是一段时间的纹印,一篇历史的印记,也是十米车厢的温暖记忆。

(梅媛)

车损理赔之冰雹天砸坏汽车怎么办

3月19日傍晚,天空突然脸色大变,狂风大作,紧随其后从天而降的冰雹使得各车主们措手不及。只听见冰雹重重地砸在车盖上,砰砰作响。等冰雹过后再去检查车身,不少车体都有受损现象。原本光洁的车身都被狠狠地砸出了不同程度的凹面状。

车被冰雹砸坏了,可以向保险公司要求理赔吗?如何索赔呢?

中国人寿财产保险、中国人民保险、平安保险等多家保险公司工作人员表示,雹灾属于保险公司的车损险保障范围之内,凡是已经投保过车损险的车主都可以拨打投保的保险公司热线进行报案,向保险公司申请理赔。经查勘人员确定后确实为冰雹袭击所造成的损伤(包括引擎盖、车顶坑洼,车体划伤等),该公司将一律按照商业险的相关规定给予赔偿。若单单是汽车的前挡或后挡风玻璃出现大面积的破损则比较麻烦,有的保险公司明确表示不能进行赔偿,另有一些保险公司则表示会请示上一级部门,若经查勘人员定损确实是冰雹袭击后所造成的则酌情给予相应的补偿。

温馨提醒:遭受自然灾害等不可抗力而导致的车损,受损车主应尽快报案,最好是在48小时之内报案。拨打报案电话之后,保险公司会安排工作人员进行查勘,查勘完毕之后则是车辆定损。车辆定损一般是客户把车子开到修车厂或者4S店,由相关人员过去给车辆评估,然后按照定损和评估的金额修车。修完车之后,客户只需携带保险单、被保险身份证、行驶证、驾驶证即可快速办理索赔。

(梅媛/整理)



文明礼让 传递爱心

——关于公交让座的讨论



让座,不是“壮举”,唯其小,唯其寻常,但从中却能看出一个人的基本修养。让座不仅仅是美德之举,更彰显人性关怀之举。然而,就是这公民在日常生活中最能直接表达的美德,却在这个忙碌复杂的社会中,变成一个颇具争议的话题。今天,让我们一起来探讨关于公交让座这个问题。

公交车上让座,是义务还是责任?

1

最近,网络频现关于乘公交车拒不让座的事件。在福州,因怀孕两个月看不出,孕妇陈某乘公交车时没给身旁老人让座,遭老人指责:“年轻人不给老人让座,怎么这么没道德!”陈某听着十分委屈。乘客看到议论纷纷,“说不定人家真怀孕了。”“这样说也太过分了!”“……”网友称现在坐公交车让座不是,不让也不是。让座到底是义务,还是责任?

网友“未知数”:在坐公交车回家时,看到一名站着的老人(约 60 多岁)对坐着的两位女生说:“你们是大学生吧,应该起来让我坐。”两名女生没有理他,老人又说:“你们白念大学了,为什么就不起来给老人让个座呢?”

网友“沙漠里的鱼”:我是看情况让座。之前我遭遇了很多次主动让座给老人,对方却没说声“谢谢”。后来,有一次我看见一个学生模样的女孩子坐着,一名阿姨站在她旁边。那女孩没有让座,阿姨就开始不停地在女孩头上咳嗽(带口水的),后来还整个屁股靠向女孩身上,然后又把小腿和膝盖都挤到女孩位子上。我觉得那女孩也不是故意不让的,确实是那阿姨看上去一点都不像老人。现在有些“老人”虽说 60 岁了,但看上去都还正壮年,要是你让吧,难说人家还觉得你鄙视他。

网友“小白菜”:去年临近春节的时候,我在公交车上让座给了一位老人后,我的钱包和手机都被偷了。如果我一直坐在座位上,小偷也许就不会有机会下手了。

网友“水中花”:我让座是心甘情愿的。看着白发老人站在旁边,自己心里也不是滋味。

网友“围城女人”:让座那倒没什么,尴尬的是人家还挑选座位呢!有次我上车后,坐在刚好是车轮高出的那块地方。后来,上来一老人,我起身让座,人家理都不理,就直接走到老弱病残专座旁站着等位置。

网友“舞花的季节”:我也看情况,一般情况下我都会让。但这次出差坐动车就站了我几个小时,后来坐在公交车上都要睡了,真不愿意起来让座。老吾老以及人之老,这是我们年轻人应当谨记的古训;换位思考一下老人们如果能“幼吾幼以及人之幼”,该多好啊!

网友“别说我坏”:干脆以后选车上的最后一个位置坐,免得让不让座都尴尬。

2

公交让座,有人欢喜有人愁

日前,笔者乘坐 901 路从路桥客运中心出发前往椒江欧尚超市,用时 40 分钟。途中手拉吊环,脚扎马步,随时做好应对急刹车的准备,感觉像上了一节体育课,怎一个累字了得。

每当有一个或几个老年人上车,乘务员都会提醒年轻乘客让座,一路上保持老年人有座位。

公交车上给老人让座,一直是我国的传统美德,但是,也有人提出了另一种观点“公交让座是美德,不是义务”,称:如果他并不情愿让座,不让也无可厚非。

公交车上,你让不让座呢?是否让你心中的标准是什么?什么情况下你会让座,什么情况下你又不让呢?

于是,笔者沿途采访了几位车上乘客以及在站牌候车的乘客。来自安徽的小伙子小刘说,在自己不生病不累的情况下都会让座,特别是老人、孕妇等上车没有座位,都会起来让他们坐,我们年轻力壮的应该把座位给他们。但是有时候自己工作很累很累,坐在车上实在不想起来,但是不给老人让座,他们会用奇怪的眼光看我,好像我做错了什么似的,真是有口难言。

王女士和他先生一起每天乘坐 901 路公交车上下班。她表示,从小就受到这样的教育,慢慢的让座已成为了一种习惯,不过看似简单的“让座”,被让座者反映大不相同,有时她“让座”还让出“尴尬事”,让她十分无语。“一般让座给别人,他们都会微笑或是直接道谢;有些人则一脸冷漠,没有丝毫谢意;有些人也会不好意思,表示拒绝;也有时候我起身给老人让座的,一些小年轻不明就里一屁股就坐下了;还有时候,几个人眼看好不容易空出一个座位,直接就抢上了……”王女士遗憾的说。

在百货商店上班的李女士说,白天她要穿着高跟鞋上 8 小时的班,下班时已经精疲力竭。就想坐上公交车好好歇歇脚,但是总不能如愿。早晚高峰往往一座难求,公交车突然加速或突然急刹,让她感觉十分难受。一些老人坐免费的公交车去晨练、跳舞、买菜,身体十分健硕,老人们坐在公交车上谈笑风生,既能享受政府补贴免费乘坐公交,又有热心市民让座,每天都是愉快的旅行。而像她这样白天站着工作 8 小时的营业员,下班要像敢死队一样挤公交,上了公交又是一路颠簸,回到家就是累趴下的节奏,真心吃不消。她表示上班族确实很累,或者身体不适,也可能心情不好,不让座位也无可厚非。

家住界牌的张老公公说,他每天椒江路桥来回跑,901 公交车十分方便,线路也规划的十分合理,就是有时候要等上十几分钟。“现在的人素质高,我一上车就有人给我让座,我很谢谢他们。”

笔者采访 901 路公交车乘务员了解到,台州市 70 岁以上的老人可办理老年卡免费乘坐公交车,不少老人早晨或是傍晚的时候会坐公交车去人民广场跳舞、锻炼,还有的早上会赶早去超市买东西。“早晚的时候很可能会赶上上下班高峰,由于座位少人多,不少老人上车没有座位,在没人让座的情况下我们就会提醒年轻乘客给老人让座。但车上人多拥挤,有些老人年纪大了,腿脚都不利落,我们都不免担心,别出了什么事。”乘务员建议老人能够错峰出行,一来缓解高峰期公交出行压力,二来保障自身安全。

3

起身让座 传递爱心

公交车上,给老、弱、病、残、孕人士让座,历来都是传统美德,也是社会正能量的一种表现。但一个不争的事实却是,关于让座的讨论,由此引发的社会事件也多次成为舆论关注的焦点。在我国加快社会主义和谐社会建设的今天,让座理应是普遍寻常的事情。然而,在许多情况下,让座却并非出自真心和自愿。如何让公交让座不再成为问题,而是市民内心普遍认同的“理所当然”,值得我们去思索探讨。

2、对弱者多一份理解关怀,调整让座心态

除了要调整公交车的硬件设施,很重要的一点,乘车人也要调整好自己的心态。政府给予 70 岁以上的老年人免费乘车的优待,是对老年人的关怀。有些老人乘公车是为了出门办事,有些老人是因为一人在家,孤独难耐,喜欢坐公车热闹,出门散散心。但不管老人家乘车的终点站是哪里,我们都应当给予这些弱者更多的理解和关爱。每个人都会老去,每个人都会有步履蹒跚,行动缓慢,需要他人帮助的年纪。今日,你对他人伸出援助之手,明日,你也定会收获别样温暖。关爱他们,就等于关爱我们自己的未来。

1、合理配置公交车资源,调整硬件设施

让座问题从侧面也反映出公交车供给问题。每个人多车少,人多位少,供不应求,大家才会去挤车,挤上车后又格外珍惜抢来的座位。针对这个问题,解决办法一是逐步增加公交车投放量,再者,合理配置现有公交车资源。如科学运营调整,在较热的线路上以及载客率较高的时间段合理调配车辆密度,提高准点率。

其次,调整车厢内部座位的设置,适当增加爱心专座。一般公交车设置给老弱病残孕的座位有 2 个到 5 个不等,相比一些国家的公交车将整个车辆前部三分之一的座位留给老弱病残孕的,我们设置的相对偏少。这才使得让座过多掺入礼让、恩赐以及自我牺牲等文化情感因素,使得个别相让者满腹不情愿,接受者倍感尴尬。

编后语:

孟子说:“老吾老以及人之老,幼吾幼以及人之幼”。这不仅不仅是中华民族的传统,更是一个普世的价值法则。沉默和冷漠,会像病毒一样污染与败坏我们的生存环境,制造文化生态荒漠。所以,请站起来,让个座;伸出手,帮一把;见不平,喝一声,你所传递的便是信念、希望、力量和温暖。(吴荧洲、王多思、陈依雯/整理)

